

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	<i>I Mitteilungen</i>	
	Kommission	
96/C 193/01	ECU.....	1
96/C 193/02	Durchschnittspreise und Repräsentativpreise für Tafelweinarten auf den verschiedenen Handelsplätzen	2
96/C 193/03	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache Nr. IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco) (¹)	3
96/C 193/04	Antrag auf Prüfung eines Zusammenschlusses (Sache Nr. IV/M.784 — Kesko/Tuko) (¹)	4
	<i>II Vorbereitende Rechtsakte</i>	
	Kommission	
96/C 193/05	Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (¹)	5
96/C 193/06	Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (¹)	31

Informationsnummer

Inhalt (Fortsetzung)

Seite

III *Bekanntmachungen*

Kommission

96/C 193/07

Phare — Bauarbeiten — Bekanntmachung einer Ausschreibung der Regierung von Estland für ein von der Europäischen Union im Rahmen des grenzübergreifenden Phare-Programms 1993 finanziertes Bauprojekt 32



I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

ECU ⁽¹⁾

3. Juli 1996

(96/C 193/01)

Betrag in nationaler Währung für eine Einheit:

Belgischer und Luxemburgischer Franken	39,4742	Finnmark	5,87676
Dänische Krone	7,38875	Schwedische Krone	8,39678
Deutsche Mark	1,91774	Pfund Sterling	0,805655
Griechische Drachme	301,081	US-Dollar	1,25424
Spanische Peseta	161,296	Kanadischer Dollar	1,70665
Französischer Franken	6,48193	Japanischer Yen	138,744
Irishes Pfund	0,786212	Schweizer Franken	1,57470
Italienische Lira	1928,73	Norwegische Krone	8,17829
Holländischer Gulden	2,15053	Isländische Krone	84,3102
österreichischer Schilling	13,4969	Australischer Dollar	1,60328
Portugiesischer Escudo	197,042	Neuseelandischer Dollar	1,83637
		Südafrikanischer Rand	5,43401

Die Kommission verfügt jetzt über einen Fernschreiber mit Abrufmoglichkeit, der die Umrechnungskurse in den wichtigsten Währungen automatisch mitteilt. Die Kurse sind börsentäglich ab 15.30 Uhr bis 13 Uhr am folgenden Tag abrufbar.

Dabei ist in folgender Weise zu verfahren:

- Fernschreib-Nr. 23789 in Brüssel wählen;
- eigene Fernschreib-Nummer angeben;
- den Code „cccc“ eingeben, der den Abruf der Umrechnungskurse des Ecu auslöst;
- den Ablauf der Übertragung nicht unterbrechen; das Ende der Mitteilung wird automatisch durch den Code „ffff“ angezeigt.

Vermerk: Außerdem verfügt die Kommission über einen Fernschreiber mit Abrufmoglichkeit (unter Nr. 21791) und einen Fernkopierer mit Abrufmoglichkeit (unter Nr. 296 10 97), über die die jeweils relevanten Daten zur Berechnung der im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anwendbaren Umrechnungskurse täglich abgefragt werden können.

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3180/78 des Rates vom 18. Dezember 1978 (ABl. Nr. L 379 vom 30. 12. 1978, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1971/89 (ABl. Nr. L 189 vom 4. 7. 1989, S. 1).

Beschluß 80/1184/EWG des Rates vom 18. Dezember 1980 (Abkommen von Lome) (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 34).

Entscheidung Nr. 3334/80/EGKS der Kommission vom 19. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 27).

Haushaltsordnung vom 16. Dezember 1980 betreffend den allgemeinen Haushalt der Europäischen Gemeinschaften (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 23).

Verordnung (EWG) Nr. 3308/80 des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 1).

Entscheidung des Rates der Gouverneure der Europäischen Investitionsbank vom 13. Mai 1981 (ABl. Nr. L 311 vom 30. 10. 1981, S. 1).

Durchschnittspreise und Repräsentativpreise für Tafelweinarten auf den verschiedenen Handelsplätzen

(96/C 193/02)

(festgesetzt am 2. Juli 1996 in Anwendung von Artikel 30 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 822/87)

Handelsplätze	ECU je % Vol/hl	% vom OP ^o	Handelsplätze	ECU je % Vol/hl	% vom OP ^o
<i>R I Orientierungspreis*</i>	3,828		<i>A I Orientierungspreis*</i>	3,828	
Heraklion	keine Notierungen		Athen	keine Notierungen	
Patras	keine Notierungen		Heraklion	keine Notierungen	
Requena	keine Notierungen		Patras	keine Notierungen	
Reus	keine Notierungen		Alcázar de San Juan	2,349	61 %
Villafranca del Bierzo	keine Notierungen ⁽¹⁾		Almendralejo	keine Notierungen	
Bastia	keine Notierungen		Medina del Campo	keine Notierungen ⁽¹⁾	
Béziers	4,240	111 %	Ribadavia	keine Notierungen	
Montpellier	4,259	111 %	Villafranca del Penedés	keine Notierungen	
Narbonne	4,312	113 %	Villar del Arzobispo	keine Notierungen ⁽¹⁾	
Nîmes	4,236	111 %	Villarrobledo	keine Notierungen ⁽¹⁾	
Perpignan	keine Notierungen		Bordeaux	keine Notierungen	
Asti	keine Notierungen		Nantes	keine Notierungen	
Firenze	keine Notierungen ⁽¹⁾		Bari	keine Notierungen ⁽¹⁾	
Lecce	keine Notierungen		Cagliari	3,201	84 %
Pescara	keine Notierungen		Chieti	2,955	77 %
Reggio Emilia	6,403	167 %	Ravenna (Lugo, Faenza)	3,349	87 %
Treviso	4,679	122 %	Trapani (Alcamo)	keine Notierungen	
Verona (für die dort erzeugten Weine)	5,787	151 %	Treviso	keine Notierungen ⁽¹⁾	
Repräsentativpreis	4,437	116 %	Repräsentativpreis	3,142	82 %
<i>R II Orientierungspreis*</i>	3,828			ECU/hl	
Heraklion	keine Notierungen		<i>A II Orientierungspreis*</i>	82,810	
Patras	keine Notierungen		Rheinpfalz (Oberhaardt)	71,408	86 %
Calatayud	keine Notierungen		Rheinhessen (Hügelland)	keine Notierungen ⁽¹⁾	
Falset	keine Notierungen		Das Weinbaugebiet der luxemburgischen Mosel	keine Notierungen	
Jumilla	keine Notierungen ⁽¹⁾		Repräsentativpreis	71,408	86 %
Navalcarnero	keine Notierungen ⁽¹⁾				
Requena	keine Notierungen		<i>A III Orientierungspreis*</i>	94,57	
Toro	keine Notierungen		Mosel-Rheingau	keine Notierungen	
Villena	keine Notierungen ⁽¹⁾		Das Weinbaugebiet der luxemburgischen Mosel	keine Notierungen	
Bastia	keine Notierungen		Repräsentativpreis	keine Notierungen	
Brignoles	keine Notierungen				
Bari	keine Notierungen				
Barletta	keine Notierungen				
Cagliari	4,186	109 %			
Lecce	keine Notierungen				
Taranto	keine Notierungen				
Repräsentativpreis	4,186	109 %			
	ECU/hl				
<i>R III Orientierungspreis*</i>	62,15				
Rheinpfalz-Rheinhessen (Hügelland)	keine Notierungen ⁽¹⁾				

(¹) Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 2682/77 nicht berücksichtigte Notierung.

* Ab 1. 2. 1995 anwendbar.

^o OP = Orientierungspreis.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache Nr. IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco)

(96/C 193/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 25. Juni 1996 ist die Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Melitta Bentz KG, Minden (Deutschland) und die Unternehmen Dow Europe S.A., Horgen (Schweiz) und Dow Brands Inc., Indianapolis (USA), die der Gruppe „The Dow Chemical Company“ angehören, erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der genannten Verordnung die gemeinsame Kontrolle bei dem Unternehmen Cofresco Frischhalteprodukte GmbH + Co. KG (Deutschland) durch Kauf von Anteilen des neugegründeten Gemeinschaftsunternehmens.
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - Melitta Bentz KG: Holdinggesellschaft der Melitta-Gruppe, Herstellung und Vertrieb von Haushaltsprodukten;
 - Dow Europe S.A.: Festlegung der Geschäftspolitik für Dow-Gesellschaften in Europa, den Nahen Osten und in Afrika;
 - Dow Brands Inc.: Herstellung und Vertrieb von Haushaltsprodukten und Haushaltsfolien;
 - The Dow Chemical Company: chemische Produkte, Kunststoffe, Chemiefasern, Haushaltsreinigungs- und Verpackungsmaterialien.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, daß der angemeldete Zusammenschluß unter die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 fällt. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor.
4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können durch Telefax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01/296 72 44) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission,
Generaldirektion Wettbewerb (GD IV),
Direktion B — Task Force Fusionskontrolle,
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150,
B-1040 Brüssel.

(¹) ABl. Nr. L 395 vom 30. 12. 1989; Berichtigung: ABl. Nr. L 257 vom 21. 9. 1990, S. 13.

Antrag auf Prüfung eines Zusammenschlusses**(Sache Nr. IV/M.784 — Kesko/Tuko)**

(96/C 193/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 26. Juni 1996 ist ein Antrag der zuständigen finnischen Behörde gemäß Artikel 22 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach wird beantragt, den Erwerb der Kontrolle im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der genannten Verordnung über das Unternehmen Tuko Oy durch das Unternehmen Kesko Oy durch Kauf von Anteilsrechten zu untersuchen.
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - Kesko: Groß- und Einzelhandel mit Lebensmitteln, Hartwaren und anderen Produkten;
 - Tuko: Groß- und Einzelhandel mit Lebensmitteln, Hartwaren und anderen Produkten.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, daß der Antrag in Übereinstimmung mit Artikel 22 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 gestellt wurde. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor.
4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Zusammenschluß Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission durch Telefax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01/296 72 44) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens IV/M.784 — Kesko/Tuko, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission,
Generaldirektion Wettbewerb (GD IV),
Direktion B — Task Force Fusionskontrolle,
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150,
B-1040 Brüssel.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 395 vom 30. 12. 1989; Berichtigung: ABl. Nr. L 257 vom 21. 9. 1990, S. 3.

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

(96/C 193/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)*KOM(95) 415 endg. — 95/0226(SYN)**(Von der Kommission vorgelegt am 8. September 1995)*

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 77/143/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁽¹⁾ wurde mehrfach erheblich geändert. Anlässlich neuerlicher Änderungen ist im Interesse der Klarheit eine Neufassung angebracht.

Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es erforderlich, daß für den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in der Gemeinschaft sowohl hinsichtlich der Sicherheit als auch der Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten die besten Voraussetzungen gegeben sind.

Der wachsende Straßenverkehr und die sich daraus ergebenden zunehmenden Gefahren und Belästigungen stellen alle Mitgliedstaaten vor Sicherheitsprobleme ähnlicher Art und Schwere.

Die gegenwärtig von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlichen Untersuchungsvorschriften und -verfahren beeinträchtigen die Gleichwertigkeit der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der überprüften Fahrzeuge, die in den Mitgliedstaaten betrieben werden. Dies kann sich im übrigen auf den Wettbewerb zwischen den Transportunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten auswirken.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Zeitabstände dieser Untersuchungen und die obligatorischen Untersuchungspunkte weitestmöglich zu harmonisieren.

1. Erwägungsgrund
Richtlinie 77/143/EWG (geändert)

2. Erwägungsgrund
Richtlinie 77/143/EWG

3. Erwägungsgrund
Richtlinie 91/225/EWG

4. Erwägungsgrund
Richtlinie 77/143/EWG

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 47 vom 18. 2. 1977, S. 47. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/23/EG (ABl. Nr. L 147 vom 14. 6. 1994, S. 6).

Die technische Überwachung von in Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen sollte relativ einfach, schnell und kostengünstig sein.

7. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/55/EWG

Es sollten daher gemeinschaftliche Mindestvorschriften und Verfahren für die technische Überwachung in bezug auf die in Anhang II aufgeführten Punkte durch Einzelrichtlinien des Rates festgelegt werden.

4. Erwägungsgrund
Richtlinie 91/225/EWG

Für die durch Einzelrichtlinien nicht geregelten Punkte sollen übergangsweise die einzelstaatlichen Vorschriften weiterhin gelten.

5. Erwägungsgrund
Richtlinie 91/225/EWG

Die in den Einzelrichtlinien festgelegten Vorschriften und Verfahren müssen rasch an den technischen Fortschritt angepaßt werden können; um die Durchführung der hierzu erforderlichen Maßnahmen zu erleichtern, ist ein Verfahren für eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Rahmen eines Ausschusses für die Anpassung der technischen Überwachung an den technischen Fortschritt einzuführen.

6. Erwägungsgrund
Richtlinie 91/225/EWG (erster Satz)

Angesichts der Vielfalt der Prüfvorrichtungen und -verfahren in der Gemeinschaft ist es gegenwärtig nicht sinnvoll, bei Bremsanlagen Werte für die Drucklufteinstellung und Schwelldauer usw. festzulegen.

7. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/54/EWG (geändert)

Eine weitere Änderung dieser Richtlinie ist vorgesehen, um die Anwendung einheitlicher und verbesserter Prüfverfahren einzubeziehen.

8. Erwägungsgrund
Richtlinie 94/23/EG

Bis einheitliche Prüfverfahren und -praktiken eingeführt sind, liegt es im Ermessen der Mitgliedstaaten, ob durch das von ihnen normalerweise angewandte Prüfverfahren gewährleistet ist, daß die Bremsanforderungen von dem jeweiligen Fahrzeug eingehalten werden.

5. Erwägungsgrund
Richtlinie 94/23/EG

Alle Stellen, die sich mit der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge befassen, sind der Ansicht, daß die Prüfverfahren und insbesondere die Frage, ob die Prüfung an unbeladenen, teilweise oder vollständig beladenen Fahrzeugen vorgenommen wird, ihr Urteil über die Zuverlässigkeit der Bremsanlagen beeinflussen.

6. Erwägungsgrund
Richtlinie 94/23/EG

Die Festlegung von Bezugswerten für die Bremskraft der einzelnen Kraftfahrzeugtypen in verschiedenen Beladungszuständen würde die Beurteilung dieser Zuverlässigkeit erleichtern, und diese Richtlinie läßt als Alternative zu der Prüfung der Einhaltung von Mindestwirkungswerten für jede Fahrzeugklasse die Prüfung nach diesem Verfahren zu.

7. Erwägungsgrund
Richtlinie 94/23/EG

In bezug auf Bremsanlagen gilt diese Richtlinie hauptsächlich für Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung nach den Bestimmungen der Richtlinie 71/320/EWG^(*) erteilt wurde. Allerdings wird eingeräumt, daß bestimmte Fahrzeugtypen nach nationalen Vorschriften genehmigt wurden, die von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen können.

Die Mitgliedstaaten können die Bestimmungen zur Überprüfung der Bremsausrüstung auch auf andere, in der vorliegenden Richtlinie nicht erfaßte Fahrzeugtypen und Prüfpunkte ausdehnen.

Die Mitgliedstaaten können die Überprüfung der Bremsausrüstung strenger gestalten oder die Zeitabstände zwischen den Überprüfungen verkürzen.

Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, das Emissionsniveau von Kraftfahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer mittels regelmäßiger Abgasuntersuchungen niedrig zu halten und zu gewährleisten, daß die größten Luftverschmutzer unter den Fahrzeugen solange aus dem Verkehr gezogen werden, wie sie nicht ordnungsgemäß gewartet sind.

Eine falsche Einstellung und unzureichende Wartung des Motors schaden nicht nur dem Motor, sondern auch der Umwelt, weil sie zu einer Zunahme von Kraftstoffverbrauch und Verschmutzung führen.

Es ist von Bedeutung, daß umweltfreundliche Beförderungsmittel entwickelt werden.

Bei Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren) gilt die Messung der Rauchgastrübung als ausreichender Indikator für den Wartungszustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen.

Bei Motoren mit Fremdzündung (Ottomotoren) gilt die Messung der Kohlenmonoxidemissionen im Leerlauf am Auspuff als ausreichender Indikator für den Wartungszustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen.

Bei unregelmäßiger Wartung dürfte ein hoher Prozentsatz der Fahrzeuge bei der Abgasuntersuchung wegen Überschreitung der vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte zurückgewiesen werden.

9. Erwägungsgrund
Richtlinie 94/23/EG (erster Satz)

8. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/54/EWG

9. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/54/EWG

3. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/55/EWG

8. und 9. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/55/EWG

10. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/55/EWG

11. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/55/EWG

12. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/55/EWG

(*) Richtlinie des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABl. Nr. L 202 vom 6. 2. 1971, S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/422/EWG (ABl. Nr. L 233 vom 22. 8. 1991, S. 21).

Die Prüfkriterien für die regelmäßige Abgasuntersuchung bei Kraftfahrzeugen mit Ottomotor, für deren Betriebserlaubnis die Ausrüstung mit modernen Abgasreinigungsanlagen wie Dreibege-Katalysatoren mit Lambdasondenregelung erforderlich ist, werden strenger sein als bei konventionellen Fahrzeugen.

Für Fahrzeuge von historischem Interesse dürfen die Mitgliedstaaten ihre eigenen Prüfvorschriften festlegen. Den Mitgliedstaaten wird zwar das Recht zugestanden, für Oldtimer-Fahrzeuge ihre eigenen Vorschriften aufzustellen, diese Vorschriften dürfen jedoch nicht strenger sein als diejenigen, für deren Einhaltung das Fahrzeug ursprünglich ausgelegt war.

Diese Richtlinie soll angepaßt werden, um künftigen baulichen Veränderungen der Fahrzeuge, die die technische Überwachung erleichtern, und Fortschritten bei den Untersuchungsverfahren, durch die die tatsächlichen Einsatzbedingungen des Fahrzeugs besser reproduziert werden, Rechnung zu tragen.

Die Richtlinie 92/6/EWG⁽¹⁾ des Rates schreibt den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft vor.

Geschwindigkeitsbegrenzer sollten sobald wie möglich in die Liste der Punkte aufgenommen werden, die bei der jährlichen Untersuchung im Rahmen der technischen Überwachung geprüft werden müssen, um weitestgehend sicherzustellen, daß die einheitliche Höchsteinstellung des Geschwindigkeitsbegrenzers eines Fahrzeugs nicht überschritten werden kann.

Bisher obliegt es den Mitgliedstaaten, mit von ihnen für zweckmäßig erachteten Mitteln festzustellen, ob die Geschwindigkeitsbegrenzer einwandfrei funktionieren. Es ist beabsichtigt, zu gegebener Zeit die Prüfverfahren und -vorschriften zu harmonisieren.

Die Kommission wird die Betriebserfahrungen über das einwandfreie Funktionieren der Geschwindigkeitsbegrenzer bewerten und dem Rat einen Bericht vorlegen. Die Ergebnisse dieses Berichts werden als Grundlage für weitere Vorschläge über die Anforderungen an die technische Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzer dienen, falls sich solche als notwendig erweisen sollten.

Die technischen Vorschriften für Taxis und Krankenkraftwagen sind die gleichen wie für private Personenkraftwagen. Die zu untersuchenden Punkte können zwar ähnlich sein, die Zeitabstände für die Prüfungen sind jedoch unterschiedlich.

13. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/55/EWG

9. Erwägungsgrund
(letzter Satz) (geändert)
und 10. Erwägungsgrund
Richtlinie 94/23/EG

14. Erwägungsgrund
Richtlinie 92/55/EWG

⁽¹⁾ Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 27).

Angesichts der Auswirkungen dieser Maßnahme auf den betreffenden Wirtschaftsbereich und aufgrund des Subsidiaritätsprinzips sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen zur Erreichung des Ziels der Harmonisierung der Regeln für die technische Überwachung notwendig, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen zu vermeiden, um zu gewährleisten, daß die Fahrzeuge vorschriftsmäßig geregelt und gewartet werden. Diese Ziele können von den einzelnen Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden.

Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der im Anhang III Teil B angegebenen Termine für die Umsetzung in einzelstaatliche Rechtsvorschriften dürfen von dieser Richtlinie nicht berührt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

(1) In jedem Mitgliedstaat sind die in diesem Staat zugelassenen Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger und Sattelanhänger einer regelmäßigen technischen Untersuchung entsprechend dieser Richtlinie und ihrer Anhänge I und II zu unterziehen.

Artikel 1
77/143/EWG

(2) Die zu untersuchenden Fahrzeuggruppen, die Zeitabstände der technischen Untersuchungen und die Punkte, die geprüft werden müssen, sind in den Anhängen I und II aufgeführt.

Artikel 2 Absatz 1
77/143/EWG

Artikel 2

Die technische Überwachung im Sinne dieser Richtlinie ist von staatlichen Stellen oder von Organisationen oder Einrichtungen vorzunehmen, die vom Staat dafür bestimmt und unter seiner unmittelbaren Aufsicht tätig sind.

Artikel 4
77/143/EWG

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die ihres Erachtens erforderlichen Maßnahmen, damit nachgewiesen werden kann, daß das Fahrzeug einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist.

Artikel 5 Absatz 1
77/143/EWG

Diese Maßnahmen werden den Mitgliedstaaten und der Kommission mitgeteilt.

Artikel 5 Absatz 2
77/143/EWG

(2) Jeder Mitgliedstaat erkennt den in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Nachweis darüber, daß ein in dem betreffenden anderen Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug, ein Kraftfahrzeuganhänger oder ein Sattelanhänger einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist, in der gleichen Weise an, als hätte er diesen Nachweis selbst erteilt.

Artikel 5 Absatz 3
77/143/EWG

(3) Die Mitgliedstaaten wenden zweckdienliche Verfahren an, um, soweit das praktikabel ist, sicherzustellen, daß die Bremswirkung der auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

Artikel 2
94/23/EG

KAPITEL II

Ausnahmeregelungen

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten können die Fahrzeuge der Polizei, der Gendarmerie und der Streitkräfte vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.

Artikel 2 Absatz 2
77/143/EWG

(2) Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission bestimmte Fahrzeuge, die unter außergewöhnlichen Bedingungen in Betrieb genommen oder benutzt werden, sowie Fahrzeuge, die nicht oder kaum auf öffentlichen Wegen benutzt oder vorübergehend aus dem Verkehr gezogen werden, vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen oder Sonderbestimmungen unterwerfen.

Artikel 2 Absatz 3
77/143/EWG

(3) Für Fahrzeuge, bei denen davon ausgegangen wird, daß sie von historischem Interesse sind, dürfen die Mitgliedstaaten nach Anhörung der Kommission eigene Prüfvorschriften der Fahrzeuge erlassen.

Artikel 4
94/23/EG (geändert)

Artikel 5

Unbeschadet der Anhänge I und II können die Mitgliedstaaten

Artikel 3
77/143/EWG

— den Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorverlegen und gegebenenfalls eine Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs vorschreiben,

— den Zeitabstand zwischen zwei aufeinander folgenden obligatorischen technischen Untersuchungen abkürzen,

- die technische Untersuchung der fakultativen Ausrüstung zwingend vorschreiben,
- die Zahl der zu untersuchenden Punkte erhöhen,
- die Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Untersuchung auf andere Fahrzeuggruppen ausdehnen,
- zusätzliche technische Untersuchungen vorschreiben,
- höhere Werte für die Mindestwirksamkeit der Bremsen festlegen und die Prüfungen bei höheren Nutzlasten als den in Anhang II festgelegten Werten durchführen, sofern diese Vorschriften nicht über die der ursprünglichen Typgenehmigung des Fahrzeugs hinausgehen

Artikel 3
94/23/EG

Artikel 6

(1) Abweichend von den Anhängen I und II und bis spätestens 1. Januar 1993 können die Mitgliedstaaten

Artikel 7 Absatz 1
77/143/EWG

- einen späteren Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorsehen,
- den Zeitabstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden obligatorischen technischen Untersuchungen verlängern,
- die Zahl der zu untersuchenden Punkte verringern,
- die der obligatorischen technischen Untersuchung unterliegenden Fahrzeuggruppen ändern;

jedoch müssen alle im Anhang I Punkt 5 bezeichneten leichten Nutzfahrzeuge vor diesem Stichtag der obligatorischen technischen Untersuchung gemäß dieser Richtlinie unterworfen werden.

und
Artikel 1 Absatz 1
88/449/EWG
(→ Artikel 7 Absatz 2 77/143/EWG)

In den Mitgliedstaaten, in denen eine der in dieser Richtlinie vorgesehenen vergleichbare technische Überwachung für diese Fahrzeuggruppe bis zum 26. Juli 1988 nicht besteht, gilt Absatz 1 bis zum 1. Januar 1995.

(2) Im Fall der in Anhang I Punkt 6 aufgeführten privaten Personenkraftwagen gilt Absatz 1 bis zum 1. Januar 1994.

Artikel 1 Absatz 1
91/328/EWG (→ Artikel 7 Absatz 3, 77/143/EWG)

In den Mitgliedstaaten, in denen am 31. Dezember 1991 noch kein mit dem System (dieser Richtlinie) vergleichbares System für die regelmäßige technische Überwachung dieser Fahrzeugklassen besteht, gilt Absatz 1 bis zum 1. Januar 1998.

KAPITEL III

Schlußbestimmungen

Artikel 7

(1) Der Rat erläßt auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit die erforderlichen Einzelrichtlinien zur Festlegung der Mindestvorschriften und -verfahren für die Überwachung der Fahrzeuge in bezug auf die in Anhang II aufgeführten Punkte.

Artikel 1
91/225/EWG (→ Artikel 5a Absatz 1, 77/143/EWG)

(2) Die Änderungen, die erforderlich sind, um die in den Einzelrichtlinien niedergelegten Vorschriften und Verfahren an den technischen Fortschritt anzupassen, werden nach dem Verfahren des Artikels 8 erlassen.

Artikel 1
91/225/EWG (→ Artikel 5a Absatz 2, 77/143/EWG)

Artikel 8

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß zur Anpassung der Richtlinie über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt — im folgenden „Ausschuß“ genannt — unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Artikel 1
91/225/EWG (→ Artikel 5b Absätze 1 und 2, 77/143/EWG)

(2) Der Ausschuß gibt sich seine Geschäftsordnung.

(3) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgeannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Artikel 1
91/225/EWG (→ Artikel 5b Absätze 3 und 4, 77/143/EWG)

(4) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen

Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat binnen drei Monaten nach Vorlage des Vorschlags keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

Artikel 9

(1) Die Kommission legt dem Rat spätestens am 31. Dezember 1998 einen Bericht über die Einführung der technischen Überwachung der privaten Personenkraftwagen mit allen erforderlichen Vorschlägen insbesondere für die zeitlichen Abstände und die Aufgabenstellung der Überwachungen vor.

(2) Sie überprüft spätestens drei Jahre nach der Einführung regelmäßiger Untersuchungen der Geschwindigkeitsbegrenzer auf der Grundlage der bis dahin gesammelten Erfahrungen, ob sich durch die festgelegten Prüfungen Störungen oder unbefugte Eingriffe in Geschwindigkeitsbegrenzer nachweisen lassen, und ob eine Änderung der Regeln erforderlich ist.

Artikel 10

Die im Anhang III Teil A aufgeführten Richtlinien werden hiermit unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der im Anhang III Teil B aufgeführten Umsetzungs- und Durchführungstermine aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach der Übereinstimmungstabelle im Anhang IV zu lesen.

Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Januar 1996 in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 3
91/328/EWG

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 12

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG I

Fahrzeuggruppen	Zeitabstände der Untersuchung	
1. Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen und außer dem Fahrersitz mehr als acht Sitzplätze aufweisen	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich	Anhang I Fahrzeuggruppe 1 77/143/EWG
2. Kraftfahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich	Anhang I Fahrzeuggruppe 2 77/143/EWG
3. Anhänger und Sattelanhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich	Anhang I Fahrzeuggruppe 3 77/143/EWG
4. Taxis, Krankenkraftwagen	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich	Anhang I Fahrzeuggruppe 4 77/143/EWG
5. Kraftfahrzeuge, die normalerweise der Beförderung von Gütern im Straßenverkehr dienen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg und mindestens vier Rädern, mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen	Vier Jahre nach der ersten Benutzung, dann alle zwei Jahre	Artikel 1 Absatz 2 88/449/EWG (→ Anhang I, Fahrzeuggruppe 5, 77/143/EWG)
6. Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung, die außer dem Fahrersitz nicht mehr als acht Sitzplätze aufweisen	Vier Jahre nach der ersten Zulassung, dann alle zwei Jahre	Artikel 1 Absatz 2 91/328/EWG (→ Anhang I, Fahrzeuggruppe 6, 77/143/EWG)

ANHANG II

Die Untersuchung erstreckt sich mindestens auf die nachstehend aufgeführten Punkte, sofern sich diese auf die Ausrüstung beziehen, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für das zu prüfende Fahrzeug obligatorisch ist.	Einleitungssatz Absatz 1 77/143/EWG
Die in diesem Anhang aufgeführten Untersuchungen können ohne Ausbau der Fahrzeugteile erfolgen.	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG
Für den Fall, daß das Fahrzeug an den nachstehend aufgeführten Prüfpunkten Mängel aufweist, legen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ein Verfahren fest, in dem die Bedingungen für eine Benutzung des Fahrzeugs im Straßenverkehr bis zum erfolgreichen Durchlaufen einer neuerlichen technischen Untersuchung festgelegt werden.	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG
Die Mitgliedstaaten sollten jedoch dafür sorgen, daß auf den Straßen nur Fahrzeuge verkehren, die den Mindestvorschriften hinsichtlich der Bremsanlagen und der Auspuffgase genügen.	

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2, 3, 4, 5 UND 6

1. Bremsvorrichtung		Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (→ Überschrift 1, Anhang II, 77/143/EWG)
Die technische Überwachung der Bremsvorrichtung des Fahrzeugs umfaßt die nachstehend genannten Punkte. Die hierbei erzielten Werte müssen, soweit dies praktikabel ist, den technischen Anforderungen der Richtlinie 71/320/EWG genügen.		
<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>	
1.1. Mechanischer Zustand und Funktion		Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.1. Bremsnockenhebel, Fußbremshebel	<ul style="list-style-type: none"> — schwer gängig — Lagerung ausgeschlagen — Verschleiß/Spiel zu groß 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.2. Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> — übermäßige oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden — Freigängigkeit der Bremse beeinträchtigt — Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder abgenutzt 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.3. Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter	<ul style="list-style-type: none"> — übermäßige Schwelldauer — Luftdruck bzw. Vakuum für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder ungenaue Manometeranzeige) unzureichend — spürbarer Druckabfall durch Luftaustritt oder hörbarer Luftaustritt 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer	<ul style="list-style-type: none"> — Druckwarnanzeige bzw. Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaft 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.5. Handbremsventil	<ul style="list-style-type: none"> — Betätigungseinrichtung gebrochen oder beschädigt, übermäßiger Verschleiß — Ventil arbeitet fehlerhaft — Betätigungseinrichtung unsicher an Ventilschindel befestigt oder Ventilkörper ungenügend gesichert — Verbindungen locker oder Leckage im System — Funktion ungenügend 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.6. Feststellbremse, -bremshebel, -ratsche	<ul style="list-style-type: none"> — Feststellratsche hält nicht ausreichend — übermäßiger Verschleiß an Hebellagerung oder an Ratschenvorrichtung — übermäßiger Hebelweg infolge falscher Einstellung 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile usw.)	<ul style="list-style-type: none"> — beschädigt, übermäßiger Luftaustritt — übermäßiger Ölaustritt aus Kompressor — unsicher befestigt/unsachgemäß montiert — Austritt von Hydraulikbremsflüssigkeit 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)

1.1.8. Kupplungsköpfe für Anhängerbremsen	<ul style="list-style-type: none"> — Absperrhähne oder selbstabsperrendes Kupplungskopfventil schadhaft — unsicher befestigt/unsachgemäß montiert — übermäßige Leckage 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.9. Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter	<ul style="list-style-type: none"> — beschädigt, korrodiert, undicht — Entwässerungseinrichtung ohne Funktion — unsicher befestigt/unsachgemäß montiert 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	<ul style="list-style-type: none"> — Bremskraftverstärker schadhaft oder ohne Wirkung — Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht — Hauptbremszylinder unsicher befestigt — Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend — Abdeckung für Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt — Bremsflüssigkeitswarnlicht leuchtet oder ist defekt — Warnanzeige für Bremsflüssigkeitsstand arbeitet fehlerhaft 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.11. Bremsleitungen	<ul style="list-style-type: none"> — Ausfall- oder Bruchgefahr — undichte Leitungen oder Kupplungskopfanschlüsse — beschädigt oder übermäßig korrodiert — falsche Verlegung 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.12. Bremsschläuche	<ul style="list-style-type: none"> — Ausfall- oder Bruchgefahr — Beschädigung, Scheuerstellen, Bremsschläuche zu kurz, verdreht eingebaut — undichte Schläuche oder Anschlüsse — Ausbeulung des Schlauchs unter Druck — Porosität 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.13. Bremsbeläge, -klötze	<ul style="list-style-type: none"> — übermäßiger Verschleiß — verschmutzt (Öl, Fett usw.) 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.14. Bremstrommeln, Brems Scheiben	<ul style="list-style-type: none"> — übermäßiger Verschleiß, übermäßige Riefenbildung, Risse, ungenügend gesichert oder gebrochen — verschmutzt (Öl, Fett usw.) — Bremsträger ungenügend gesichert 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.15. Bremsseile, Bremszugstangen, Bremshebel, Bremsgestänge	<ul style="list-style-type: none"> — Stelle beschädigt, verknotet — übermäßiger Verschleiß oder übermäßige Korrosion — Seil- oder Zugstangenverbindung ungenügend gesichert — Seilführung schadhaft — Beeinträchtigungen der Freigängigkeit der Bremsanlage — übermäßige Hebel-, Zugstangen- oder Gestängewege infolge falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)

1.1.16. Zugspaneinrichtungen (einschließlich Federspeicherbremsen) oder hydraulische Radbremsszylinder	<ul style="list-style-type: none"> — gerissen oder beschädigt — undicht — unsicher befestigt/unsachgemäß montiert — übermäßig korrodiert — übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membrane — Staubschutz fehlt oder ist übermäßig beschädigt 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.17. Bremskraftregler	<ul style="list-style-type: none"> — Gestänge defekt — falsch eingestellt — festgefressen, unwirksam — fehlt 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.18. Automatische Gestängesteller	<ul style="list-style-type: none"> — festgefressen oder zu großer Weg infolge übermäßigen Verschleißes oder falscher Einstellung — schadhaft 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.1.19. Retarder (soweit vorhanden oder erforderlich)	<ul style="list-style-type: none"> — unsichere Verbindungen oder Befestigungen — schadhaft 	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.2. Betriebsbremse — Wirkung und Wirksamkeit		Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.2.1. Wirkung (schrittweise Steigerung bis zur maximalen Bremskraft)	<ul style="list-style-type: none"> — ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern — Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der größten an einem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft. Im Fall einer Bremsprüfung auf der Straße: übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden — Bremskraft nicht abstuftbar (Rupfen) — Verlustzeit der Bremse an einem der Räder zu lang — übermäßige Bremskraftschwankungen aufgrund verzogener Scheiben oder Trommeln 	Artikel 1 94/23/EG (*)
1.2.2. Wirksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> — Abbremswirkung, bezogen auf die zulässige Höchstmasse oder im Fall von Sattelschleppern, auf die Summe der zulässigen Achslasten, wenn durchführbar, von weniger als den folgenden Werten: 	Artikel 1 94/23/EG (*)

	<p>Mindestbremswirksamkeit</p> <p>Gruppe 1: 50 % (*)</p> <p>Gruppe 2: 43 % (*)</p> <p>Gruppe 3: 40 % (*)</p> <p>Gruppe 4: 50 %</p> <p>Gruppe 5: 45 % (*)</p> <p>Gruppe 6: 50 %</p> <p>— oder die Bremskraft liegt unter den vom Fahrzeughersteller für die Fahrzeugachse (*) festgelegten Bezugswerten</p>	
1.3. Hilfsbremse — Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)		Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.3.1. Wirkung	<p>— Bremse(n) einseitig ohne Wirkung</p> <p>— Bremskraft an einem Rad 70 % der größten an einem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft</p> <p>— Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen)</p> <p>— automatische Bremsanlage bei Anhängern unwirksam</p>	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.3.2. Wirksamkeit	— für alle Fahrzeuggruppen eine Abbremswirkung von weniger als 50 % (*) der Wirkung der Betriebsbremse gemäß 1.2.2 bezogen auf die zulässige Höchstmasse, oder, im Fall von Sattelschleppern, auf die Summe der zulässigen Achslasten	Artikel 1 94/23/EG (*)
1.4. Feststellbremse Wirkung und Wirksamkeit		Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.4.1. Wirkung	— Bremse einseitig ohne Wirkung	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.4.2. Wirksamkeit	— Für alle Fahrzeuggruppen eine Abbremswirkung von weniger als 16 % in bezug auf die zulässige Höchstmasse oder für Kraftfahrzeuge weniger als 12 % bezogen auf die Höchstmasse der Fahrzeugkombinationen, je nachdem welcher Wert höher ist	Artikel 1 94/23/EG (*)
1.5. Retarder oder Motorbremse	<p>— Bremskraft nicht abstufbar (Retarder)</p> <p>— schadhaf</p>	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)
1.6. Blockierverhinderer	<p>— Warneinrichtung arbeitet fehlerhaft</p> <p>— schadhaf</p>	Artikel 1 Absatz 1 92/54/EWG (*)

(*) 48 % für Fahrzeuge der Gruppe 1, die nicht mit ABS ausgerüstet sind oder für die die Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erteilt wurde (Datum des Verbots des ersten Inverkehrbringens ohne europäische Bauteil-Typgenehmigung) (Richtlinie 88/194/EWG, ABl. Nr. L 92 vom 9. 4. 1988, S. 47).

(*) 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem Datum der Umsetzung der Typgenehmigungs-Richtlinie 71/320/EWG, geändert durch die Richtlinie 85/647/EWG (ABl. Nr. L 380 vom 31. 12. 1985, S. 1), in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

(*) 43 % für Sattelanhänger und Lkw-Anhänger, die nach 1988 oder nach dem Datum der Umsetzung der Typgenehmigungs-Richtlinie 71/320/EWG, geändert durch die Richtlinie 85/647/EWG, in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

(*) 50 % für Fahrzeuge der Klasse 5, die nach 1988 oder nach dem Datum der Umsetzung der Typgenehmigungs-Richtlinie 71/320/EWG, geändert durch die Richtlinie 85/647/EWG, in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

(*) Der Bezugswert, für die Fahrzeugachse ist die Bremskraft — ausgedrückt in Newton — die notwendig ist, um diese vorgeschriebene Bremskraft bei dem speziellen Gewicht des vorgeführten Fahrzeugs zu erreichen.

(*) Bei Fahrzeugen der Gruppen 2 und 5 beträgt die Mindestbremswirkung der Hilfsbremse 2,2 m/s² (da die Wirkung der Hilfsbremse nicht von der Richtlinie 85/647/EWG betroffen wird).

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6	(**)
2. Lenkvorrichtung und Lenkrad	2. Lenkvorrichtung und Lenkrad	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
2.1. Mechanischer Zustand 2.2. Lenkrad 2.3. Lenkungsspiel	2.1. Mechanischer Zustand 2.2. Lenkungsspiel 2.3. Lenkradverbindung 2.4. Radlager	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
3. Sichtverhältnisse	3. Sichtverhältnisse	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
3.1. Sichtfeld 3.2. Scheiben 3.3. Rückspiegel 3.4. Scheibenwischer 3.5. Scheibenwascher	3.1. Sichtfeld 3.2. Scheiben 3.3. Rückspiegel 3.4. Scheibenwischer 3.5. Scheibenwascher	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4. Leuchten, Rückstrahler und sonstige elektrische Anlagen	4. Beleuchtungsanlagen	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.1. Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht 4.1.1. Zustand und Funktionieren 4.1.2. Einstellung 4.1.3. Schalter 4.1.4. Optischer Wirkungsgrad	4.1. Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht 4.1.1. Zustand und Funktionieren 4.1.2. Einstellung 4.1.3. Schalter	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.2. Begrenzungs-, Umriß- und Schlußleuchten 4.2.1. Zustand und Funktionieren 4.2.2. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad	4.2. Zustand und Betrieb, Fehlerfreiheit der Streuscheibe, Farbwirkung und Beleuchtungsstärke der 4.2.1. Begrenzungsleuchten 4.2.2. Bremsleuchten 4.2.3. Fahrtrichtungsanzeiger 4.2.4. Rückfahrcheinwerfer 4.2.5. Nebelleuchten 4.2.6. Beleuchtung für das hintere Kennzeichen 4.2.7. Rückstrahler 4.2.8. Gefahrenwarnleuchten	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.3. Bremsleuchten 4.3.1. Zustand und Funktionieren 4.3.2. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.4. Fahrtrichtungsanzeiger 4.4.1. Zustand und Funktionieren 4.4.2. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad 4.4.3. Schalter 4.4.4. Blinkfrequenz		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)

4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlußleuchten 4.5.1. Anbringung 4.5.2. Zustand und Funktionieren 4.5.3. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.6. Rückfahrscheinwerfer 4.6.1. Zustand und Funktionieren 4.6.2. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.7. Beleuchtung für das hintere Kennzeichen		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.8. Rückstrahler — Zustand und Farbe		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.9. Funktionsanzeiger		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen ziehendem Fahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
4.11. Elektrische Leitungen		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
5. Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen	5. Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
5.1. Achsen	5.1. Achsen	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
5.2. Räder und Reifen	5.2. Räder und Reifen	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
5.3. Aufhängungen	5.3. Aufhängungen	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
6. Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile	6. Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
6.1. Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile 6.1.1. Allgemeiner Zustand 6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer 6.1.3. Kraftstoffbehälter und -leitungen 6.1.4. Abmessungen und Zustand des Unterschutzschutzes bei Lastkraftwagen 6.1.5. Halterung des Ersatzrades 6.1.6. Kupplung am stehenden Fahrzeug, Anhänger und Sattelanhänger	6.1. Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile 6.1.1. Allgemeiner Zustand 6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer 6.1.3. Kraftstoffbehälter und -leitungen 6.1.4. Halterung des Ersatzrades 6.1.5. Sicherheit der Kupplung (falls eingebaut)	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)

6.2. Führerhaus und Karosserie 6.2.1. Allgemeiner Zustand 6.2.2. Befestigung 6.2.3. Türen und Schlösser 6.2.4. Boden 6.2.5. Fahrersitz 6.2.6. Trittstufen	6.2. Korosserie 6.2.1. Zustand der Struktur 6.2.2. Türen und Schlösser	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7. Sonstige Ausstattungen	7. Sonstige Ausstattungen	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.1. Sicherheitsgurte	7.1. Befestigung des Fahrersitzes	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.2. Feuerlöscher	7.2. Befestigung der Batterie	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherung	7.3. Schallzeichen	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.4. Warndreieck	7.4. Warndreieck	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.5. Verbandskasten	7.5. Sicherheitsgurte 7.5.1. Sicherheit des Einbaus 7.5.2. Zustand der Gurte 7.5.3. Betrieb	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.6. Unterlegkeil(e) für Räder		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.7. Schallzeichen		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.8. Geschwindigkeitsmesser		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
7.9. Fahrtsschreiber (Vorhandensein und Verplombung) — Überprüfung der Validität der Tachographenscheibe nach Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates ⁽¹⁰⁾ — überprüfen, ob der Reifenumfang den Daten entspricht, die auf der Tachographenscheibe angegeben sind, falls dies erforderlich ist		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. Nr. L 370 vom 31. 12. 1985, S. 8, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3688/92 der Kommission (ABl. Nr. L 374 vom 22. 12. 1992, S. 12)).

<ul style="list-style-type: none"> — falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Fahrschreibers und gegebenenfalls sonstige Sicherungseinrichtungen und Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind 		
<p>7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer</p> <ul style="list-style-type: none"> — wenn möglich, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer, sofern durch die Richtlinie 92/6/EWG⁽¹⁾ vorgeschrieben, eingebaut ist — Überprüfung der Validität der Geschwindigkeitsbegrenzerscheibe — falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und gegebenenfalls sonstige Sicherungseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind 		
<p>8. Umweltbelästigungen</p>	<p>8. Umweltbelästigungen</p>	<p>Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)</p>
<p>8.1. Lärmentwicklung</p>	<p>8.1. Lärmentwicklung</p>	<p>Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)</p>

(¹) Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 27).

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2, 3, 4, 5 UND 6	
8.2. Auspuffabgase	Artikel 1 Absatz 1 92/55/EWG (*)
<p>8.2.1. Kraftfahrzeuge mit Motoren mit Fremdzündung (Ottomotoren),</p> <p>a) deren Auspuffabgase nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwegekatalysator mit Lambdasondenregelung gereinigt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit; 2. gegebenenfalls Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung. <p>Nach einer angemessenen, den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden Warmlaufzeit des Motors wird der Kohlenmonoxid-(CO)-Gehalt in den Auspuffabgasen im Leerlauf (ohne Last) gemessen.</p> <p>Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen höchstens betragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten deren Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG⁽¹²⁾ vorgeschrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden: 4,5 Vol. %; — bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden: 3,5 Vol. %; <p>b) deren Auspuffabgase durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einem Dreiweg-Katalysator mit Lambdasondenregelung gereinigt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit und Vollständigkeit; 2. Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung; 3. Ermittlung des Wirkungsgrades der Abgasreinigungsanlage des Fahrzeugs, indem in den Auspuffabgasen der Lambda-Wert und der CO-Gehalt gemäß Nummer 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen, bei der Erteilung der Betriebserlaubnis genehmigten Verfahren nachgemessen werden. Für jede Untersuchung wird eine vom Fahrzeughersteller empfohlene Warmlaufzeit des Motors eingehalten. <p>4. Emissionen am Auspuff — Grenzwerte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Messungen bei Leerlauf des Motors: <p>Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Wert 0,5 Vol. % nicht überschreiten.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl ohne Last von mindestens 2 000 min.⁻¹: <p>CO-Gehalt: höchstens 0,3 Vol. %, Lambda: $1 \pm 0,03$ oder gemäß Herstellerangaben.</p>	<p>Artikel 1 Absatz 1 92/55/EWG (*)</p> <p>Neue Einheit</p>

⁽¹²⁾ Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. Nr. L 76 vom 9. 3. 1970, S. 1; Berichtigung: ABl. Nr. L 81 vom 11. 4. 1970, S. 15). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. Nr. L 100 vom 19. 4. 1994, S. 42).

8.2.2. Kraftfahrzeuge mit Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren)

Die Messung der Trübung der Rauchgasemissionen erfolgt durch Anhebung der Motordrehzahl bei Leerlaufstellung des Getriebes (ohne Last), d. h. der Motor wird von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl beschleunigt. Die Trübung darf den vom Fahrzeughersteller gemäß der Richtlinie 72/306/EWG⁽¹⁾ auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwert zu verwenden, so dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:

— Saugmotoren: $2,5 \text{ m}^{-1}$

— Turbomotoren: $3,0 \text{ m}^{-1}$

oder entsprechende Werte bei der Verwendung eines Prüfgeräts einer anderen als der bei der Erteilung der EWG-Betriebslaubnis verwendeten Art.

Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden, sind von diesen Bestimmungen befreit

Artikel 1 Absatz 1
92/55/EWG (*)

8.2.3. Prüfeinrichtungen

Mit den für die Prüfung von Auto- bzw. Dieselmotoren eingesetzten Einrichtungen muß es möglich sein, genau festzustellen, ob das jeweilige Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. vom Hersteller angegebenen Grenzwerte einhält.

Artikel 1 Absatz 1
92/55/EWG (*)

8.2.4. Sollten die in dieser Richtlinie festgesetzten Grenzwerte von einem Fahrzeugtyp bei der Erteilung der EWG-Betriebslaubnis nicht eingehalten werden können, so können die Mitgliedstaaten für diesen Fahrzeugtyp auf der Grundlage eines entsprechenden Nachweises des Herstellers höhere Grenzwerte festlegen. Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission, die ihrerseits die übrigen Mitgliedstaaten unterrichtet.

Artikel 1 Absatz 1
92/55/EWG (*)

⁽¹⁾ Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emissionen verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. Nr. L 190 vom 20. 8. 1972, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/491/EWG der Kommission (ABl. Nr. L 238 vom 15. 8. 1989, S. 43).

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6	(**)
8.3. Funkentstörung Radio		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
9. Zusätzliche Untersuchungen für Fahrzeuge, die der Fahrgastbeförderung dienen		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
9.1. Notausstieg(e) (einschließlich Hammer zum Einschlagen der Scheiben), Notausstiegshin- weisschilder		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
9.2. Heizung		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
9.3. Lüftung		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
9.4. Ausstattung der Sitze		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
9.5. Innenbeleuchtung		Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
10. Identifizierung des Fahrzeugs	10. Identifizierung des Fahrzeugs	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
10.1. Kennzeichenschilder	10.1. Kennzeichenschilder	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)
10.2. Fahrgestellnummer	10.2. Fahrgestellnummer	Artikel 1 Absatz 3 88/449/EWG (*)

(*) → Unter dem gleichen Punkt des Anhangs II der Richtlinie 77/143/EWG in der geänderten Fassung.

(**) Die bei der Fahrzeuggruppe 4 (Taxis und Krankenkraftwagen) zu untersuchenden Punkte sind in der linken Spalte des Anhangs II der Richtlinie 77/143/EWG aufgeführt.

ANHANG III TEIL A

Aufgehobene Richtlinien

(auf die in Artikel 10 Bezug genommen wird)

Richtlinie 77/143/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und deren Änderungen:

- Richtlinie 88/449/EWG des Rates
- Richtlinie 91/225/EWG des Rates
- Richtlinie 91/328/EWG des Rates
- Richtlinie 92/54/EWG des Rates
- Richtlinie 92/55/EWG des Rates
- Richtlinie 94/23/EG der Kommission

ANHANG III TEIL B

Richtlinie	Termine für die	
	Umsetzung	Durchführung
77/143/EWG (Abl. Nr. L 47 vom 18. 2. 1977, S. 47)	31. Dezember 1977	31. Dezember 1977
88/449/EWG (Abl. Nr. L 222 vom 12. 8. 1988, S. 10)	27./28. Juli 1990	27./28. Juli 1990
91/225/EWG (Abl. Nr. L 103 vom 23. 4. 1991, S. 3)	1. Januar 1992	1. Januar 1992
91/328/EWG (Abl. Nr. L 178 vom 6. 7. 1991, S. 29)	1. Juli 1993	1. Juli 1993
92/54/EWG (Abl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 63)	21./22. Juni 1993	21./22. Juni 1993
92/55/EWG (Abl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 68)	21./22. Juni 1993	
für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.1 (a) des Anhangs II:		1. Januar 1994
für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.2 des Anhangs II:		1. Januar 1996
für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.1 (b) des Anhangs II:		1. Januar 1997
94/23/EG (Abl. Nr. L 147 vom 14. 6. 1994, S. 6)	1. Januar 1997	1. Januar 1997

ANHANG IV

ÜBEREINSTIMMUNGSTABELLE Nr. 1

Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1						
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 1						
Artikel 2	Artikel 4						
Artikel 3 Absatz 1 erster Unterabsatz	Artikel 5 Absatz 1						
Artikel 3 Absatz 1 zweiter Unterabsatz	Artikel 5 Absatz 2						
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 5 Absatz 3						Artikel 2
Artikel 3 Absatz 3							
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 2						
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 3						
Artikel 4 Absatz 3							
Artikel 5 (erster bis sechster Gedankenstrich)	Artikel 3						
Artikel 5 (siebter Gedankenstrich)							
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1					
Artikel 6 Absatz 2				Artikel 1 Absatz 1			
Artikel 7 Absätze 1 und 2							
Artikel 8 Absätze 1 bis 4				Artikel 1			
Artikel 9 Absatz 1				Artikel 1			
Artikel 9 Absatz 2				Artikel 3			
Artikel 10							
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 6	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 2		Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 5 Absatz 2
Artikel 12		Artikel 3	Artikel 3	Artikel 4	Artikel 3	Artikel 3	Artikel 6
Artikel 13	Artikel 8						

ÜBEREINSTIMMUNGSTABELLE Nr. 2

Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Anhang I Fahrzeuggruppe 1 Fahrzeuggruppe 2 Fahrzeuggruppe 3 Fahrzeuggruppe 4 Fahrzeuggruppe 5 Fahrzeuggruppe 6	Anhang I Fahrzeuggruppe 1 Fahrzeuggruppe 2 Fahrzeuggruppe 3 Fahrzeuggruppe 4	Artikel 1 Absatz 2		Artikel 1 Absatz 2			

ÜBEREINSTIMMUNGSTABELLE Nr. 3

Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Anhang II (*) Einleitungssatz (1) Einleitungssatz (2) Einleitungssatz (3) Einleitungssatz (4) Punkt 1. Punkt 1.2. Punkt 1.2.1. Punkt 1.2.2. Punkt 1.3. — Punkt 1.3.1. Punkt 1.3.2. Punkt 1.4. Punkt 1.4.1. Punkt 1.4.2. Punkt 1.5. Punkt 1.6. Punkt 2. Punkt 7.8.	Anhang II Einleitungssatz (1)				Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 1 Artikel 1 Absatz 1		Artikel 1 Artikel 1 Artikel 1

Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Punkt 7.9. (erster bis dritter Gedankenstrich)	Artikel 1 Absatz 3						
Punkt 7.10. (erster bis dritter Gedankenstrich)		Artikel 1 Absatz 3					
Punkt 8. Punkt 8.1.		Artikel 1 Absatz 3				Artikel 1 Absatz 1	
Punkt 8.2. Punkt 8.2.4.							
Punkt 8.3. Punkt 10.2.		Artikel 1 Absatz 3					

(*) NB: Fahrzeuggruppe 4 (Taxis und Krankenkraftwagen) wird von der linken in die rechte Spalte (mit den Fahrzeuggruppen 5 und 6) in Anhang II übertragen.

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

(96/C 193/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(96) 159 endg. — 95/0226(SYN)

(Gemäß Artikel 189a Absatz 2 des EG-Vertrags von der Kommission vorgelegt am 18. April 1996)

Der Vorschlag der Kommission, der Gegenstand des Dokuments KOM(95) 415 endg. — 95/0226(SYN) (*) ist, wird hiermit wie folgt geändert:

URSPRÜNGLICH VON DER KOMMISSION
VORGESCHLAGENER WORTLAUT

GEÄNDERTER WORTLAUT

Änderung Nr. 1

Erwägungsgrund 12a (neu)

Die Mitgliedstaaten müssen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die Güte und das angewandte Verfahren der technischen Untersuchung der Fahrzeuge gewährleisten.

Änderung Nr. 2

Erwägungsgrund 12b (neu)

Die Kommission muß die praktische Anwendung dieser Richtlinie überwachen und dem Europäischen Parlament und dem Rat in regelmäßigen Zeitabständen über die erzielten Ergebnisse berichten.

Änderung Nr. 3

Artikel 2

Die technische Überwachung im Sinne dieser Richtlinie ist von staatlichen Stellen oder von Organisationen oder Einrichtungen vorzunehmen, die vom Staat dafür bestimmt und unter seiner unmittelbaren Aufsicht tätig sind.

Die technische Überwachung im Sinne dieser Richtlinie ist von staatlichen Stellen oder damit beauftragten öffentlichen Stellen oder von Organisationen oder Einrichtungen vorzunehmen, die vom Staat dafür bestimmt und unter seiner unmittelbaren Aufsicht tätig sind, einschließlich hierfür zugelassener privatwirtschaftlicher Organisationen. Vor allem, wenn die als technische Überwachungsstellen bestimmten Einrichtungen gleichzeitig als Kraftfahrzeugreparaturstätten tätig sind, tragen die Mitgliedstaaten Sorge für die Objektivität und hohe Qualität der technischen Überwachung.

Der Rest ist unverändert

(*) Siehe S. 5 dieses Amtsblatts.

III

(Bekanntmachungen)

KOMMISSION

Phare — Bauarbeiten

Bekanntmachung einer Ausschreibung der Regierung von Estland für ein von der Europäischen Union im Rahmen des grenzübergreifenden Phare-Programms 1993 finanziertes Bauprojekt

(96/C 193/07)

1. Bezeichnung des Projekts

Grenzübergang in Narva, Estland.

2. Teilnahme und Ursprung

Die Teilnahme steht allen natürlichen und juristischen Personen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Albanien, Bulgariens, Estlands, Lettlands, Litauens, Polens, Rumäniens, der Slowakischen Republik, Sloweniens, der Tschechischen Republik und Ungarns zu gleichen Bedingungen offen.

3. Gegenstand der Leistung

Der Bau des Grenzübergangs umfaßt die Errichtung eines dreistöckigen Gebäudes, der Überdachung und der Nebengebäude sowie den Umbau des bestehenden dreistöckigen Gebäudes, die Anlage von Straßen, Parkplätzen, technischen Netzen, Landschaftsbau und die Vorbereitung der Baustelle.

Umfang der Arbeiten:

zu bebauende Flächen:

dreistöckiges Gebäude - 420 m²,Umbau des bestehenden dreistöckigen Gebäudes - 310 m²,Überdachung - 1 770 m²,Kontrollgebäude - 825 m²;

Erdarbeiten:

Aushub Mutterboden - 1 470 m³,davon zu beseitigen - 1 000 m³,abzutragender und zu beseitigender Asphalt - 400 m³,Aushub und Beseitigung von Erdreich unter den Straßen und Plätzen - 4 400 m³,Zulieferung von mineralischem Füllgut, Auffüllen - 550 m³;Betonbau - 1 567 m³;

Stahlbau - 176 t;

davon tragend - 56 t,

davon nicht tragend - 120 t.

4. Ausschreibungsunterlagen

Die vollständigen Ausschreibungsunterlagen sind ab dem 12. 7. 1996 erhältlich bei der „Nationalen Zollverwaltung von Estland“, Ravala pst. 9, EE-0001 Tallinn, Telefax (372) 631 77 27, gegen Vorlage eines Belegs über die Zahlung von 350 ECU an die Nationale Zollverwaltung von Estland oder des entsprechenden Gegenwertes in EEK für estnische Bieter.

5. Einreichung

Die Angebote mit einer Bietungsgarantie von mindestens 2 % des Angebotspreises ohne Steuern (MWSt.) in ECU müssen spätestens bis zum 26. 8. 1996 (10.00), Ortszeit bei der Nationalen Zollverwaltung von Estland vorliegen. Die Angebotseröffnung findet in öffentlicher Sitzung am 26. 8. 1996 (11.00), Ortszeit in den Räumen der Nationalen Zollverwaltung von Estland in Tallinn statt.